VII kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Spraw Wewnętrznych**
**(nr 73)**
z dnia 20 lutego 2013 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Spraw Wewnętrznych (nr 73)

20 lutego 2013 r.

Komisja Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Biernackiego (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Wewnętrznych o szkoleniach kierowców pojazdów uprzywilejowanych.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikiem, **Stanisław Rakoczy** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikiem, **gen. bryg. Wiesław Leśniakiewicz** komendant główny Państwowej Straży Pożarnej oraz **podinsp. Armand Konieczny** radca w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak** i **Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji, którego tematem jest informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Wewnętrznych o szkoleniach kierowców pojazdów uprzywilejowanych. Posiedzenie zostało zwołane na prośbę państwa posłów, jednego z największych strażaków w Komisji, pana posła Siarki, tak? zgadza się czy nie?

**Poseł Edward Siarka (SP):**

Jak najbardziej, podniosłem taki temat. Mogę też przedstawić do tego jakiś wstęp.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dobrze, tylko przywitam pana ministra Stanisława Rakoczego. Witam, panie ministrze. Witam także pana komendanta, pana gen. Wiesława Leśniakiewicza, przedstawicieli MSW oraz MTBiGM. Wiem, że pan minister Jarmuziewicz jest teraz na posiedzeniu Komisji w sali obok. Zobaczymy, jak się potoczy posiedzenie, w razie czego zrobimy przerwę i dokończymy temat za dwa tygodnie.

Panie pośle, jeżeli chciałby pan na początku przedstawić pewne problemy, to byłoby dobrze. Proszę bardzo.

**Poseł Edward Siarka (SP):**

Dziękuję bardzo. Oczywiście na samym początku, panie przewodniczący, chciałbym powiedzieć, że dużo łatwiej byłoby nam rozmawiać, gdybyśmy mieli rozporządzenie dotyczące kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Zajmuję się sprawami związanymi z uprawnieniami dla strażaków i żywotnie mnie to interesuje, a problem wprowadzenia w życie ustawy o kierujących pojazdami z 5 grudnia 2012 r. sprowadza się do tego, że – po pierwsze – mamy wątpliwości dotyczące przepisów artykułów od 106 do 109, zwłaszcza w kwestiach związanych z wejściem w życie niektórych przepisów tej ustawy i ich interpretacji. Dotyczy to głównie art. 109 ust. 5, gdzie są wyliczone służby, które dzisiaj mają rolowany termin uzyskania uprawnień dla kierujących pojazdami do 2016 r. Wymieniona tam jest m.in. Państwowa Straż Pożarna, natomiast nie są wymienione ochotnicze straże pożarne, co by sugerowało, że kierowcy OSP od roku 2014 będą już musieli nabywać uprawnienia dla kierujących pojazdami według nowych przepisów. Chodzi o to, że rodzi się dzisiaj wiele pytań, zwłaszcza dotyczących jednostek OSP, ale też

karetek pogotowia ratunkowego. Kierowcy tych pojazdów będą musieli nabywać uprawnienia, ale gdzie będzie można to zrobić, ile to będzie kosztowało, jak będzie wyglądał cykl szkolenia? Tym bardziej że później będzie trzeba zdać egzamin. Przypomnę, że kierowcy OSP są dzisiaj kierowcami zawodowymi, czyli spełniają wymogi, które do tej pory były zapisane w ustawie.

Z mojego punktu widzenia wprowadzenie obowiązku ukończenia dodatkowego kursu może spowodować, że będziemy mieli bardzo duże problemy z nadaniem uprawnień kierowcom pojazdów uprzywilejowanych, zwłaszcza tym z OSP. Są takie gminy, gdzie jest np. 10 jednostek OSP, więc zakładając, że w każdej z jednostek jest dwóch kierowców, mamy do przeszkolenia 20 osób. Kiedy pomnożymy liczbę osób przez koszt takiego szkolenia – a w tej chwili podawane są różne kwoty, w granicach 1500 zł, 2000 zł, niektórzy mówią nawet o 3000 zł za kurs – to proszę zwrócić uwagę, że pojawia się bardzo poważny problem finansowy dla gmin, bo ustawa mówi o tym, że za szkolenie kierowcy pojazdu OSP musi zapłacić gmina. Powstaje więc poważne obciążenie finansowe. Poza tym jeśli dobrze interpretuję tę ustawę, to uprawnienie do kierowania pojazdem uprzywilejowanym jest wydawane na 5 lat, czyli co jakiś czas musi być odnawiane. Pojawia się więc wiele wątpliwości, które należałoby wyjaśnić, być może szczęśliwie jeszcze na etapie przygotowywania rozporządzenia, żeby się nie okazało, że zostaną wprowadzone przepisy, które spowodują uziemienie głównie jednostek OSP, gdzie jest wielki problem z kierowcami. W małej miejscowości nie jest łatwe znalezienie kogoś, kto miałby uprawnienia kierowcy zawodowego, a do tego dojdzie jeszcze konieczność zrobienia dodatkowych kursów, opłacenia tego. Jest to też związane z czasem. Do tej pory mówiło się o tym, że ci kierowcy być może będą szkoleni w Opolu, może w Poznaniu, ale powstaje pytanie, ile będzie takich ośrodków, gdzie odpowiednie uprawnienia będzie można nabyć? Jest wiele wątpliwości, które należałoby na tym etapie wyjaśnić.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Przepraszam bardzo. Witamy pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza.

**Poseł Edward Siarka (SP):**

Ja niejako zaznaczyłem, że jest problem. Nawet pozwoliłem sobie wyartykułować to w ten sposób, żeby odbyło się w tej sprawie posiedzenie Komisji, bo lepiej, żeby to zrobić na obecnym etapie niż żeby później, kiedy będą już gotowe przepisy prawne, mieć wzajemne pretensje o to, że coś zostało źle uzgodnione czy że szkodzi jednostkom i ludziom, którzy są zaangażowani w działania ratownicze, zwłaszcza w sposób wolontariacki, ochotniczy. To tyle na wstępie, dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dziękuję bardzo, teraz panowie ministrowie. Czekaliśmy na pana ministra, to był tylko wstęp, bo posiedzenie zostało zwołane na prośbę państwa posłów, pana posła Edwarda Siarki. Który z panów ministrów zaczyna?

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Może pan minister.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

MSW jest teraz na topie, więc proszę bardzo, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisław Rakoczy:**

Pan minister Jarmuziewicz znany jest ze swego sprytu, ja go znam od 30 lat.

Panie przewodniczący, przepraszam. Wracając na poważnie do omawiania tematu, w dużej mierze muszę się zgodzić z panem posłem Siarką, bo problem istnieje. On był pewnie niezamierzony, natomiast ustawa, która wprowadziła ten przepis, w naszej ocenie w paru miejscach jest niespójna. Według nas rozporządzenie nie załatwi tematu, konieczna jest zmiana ustawy, przynajmniej w części, może niedużej.

Jak wygląda problem? Przed wejściem w życie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r., tj. przed 19 stycznia 2013 r., kwestie związane z uprawnieniami do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi regulował art. 95a poprzedniej ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo

o ruchu drogowym. Nie będę czytał wszystkich punktów, powiem tylko, na czym polega różnica. W tej chwili po nowelizacji doszedł pkt 4, który brzmi: „ukończyła kurs dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi". Czyli został dodany ten obowiązek, bo takie wymagania jak wiek 21 lat, posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii, orzeczenie lekarskie są zbieżne i nie budzą kontrowersji. Natomiast zgodnie z art. 109 ust. 5, o którym pan poseł wspominał, m.in. w Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Biurze Ochrony Rządu, Straży Granicznej oraz Państwowej Straży Pożarnej zezwolenie wydaje organ jednostki przede wszystkim po przedstawieniu zaświadczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych, orzeczenia psychologicznego itd., itd.

Szanowni państwo, obowiązek przedstawienia zaświadczenia o ukończeniu kursu dla kierujących pojazdami został zawieszony do 4 stycznia 2016 r. na mocy art. 135b tejże ustawy z dnia 5 stycznia, jednak nie obejmuje to osób kierujących pojazdami uprzywilejowanymi w OSP. I w tej chwili ten problem jest gorący, biorąc pod uwagę koszty z tym związane. Przede wszystkim martwi nas to, że dzisiaj prawie 3 tys. jednostek OSP jest w systemie ratowniczo-gaśniczym i te jednostki są integralną częścią tego systemu, praktycznie na co dzień uczestniczą w różnego rodzaju akcjach – czy to w gaszeniu pożarów, w wydarzeniach drogowych, czy też w innego rodzaju zdarzeniach. Natomiast tak w ogóle to mamy ponad 16 tys. jednostek OSP, o czym pan poseł doskonale wie. I teraz, szanowni państwo, wszystkie problemy, o których mówił poseł Siarka, widać w budżetach gmin, gdzie po prostu pieniędzy na te szkolenia nie ma. A jak jest 20 jednostek, gdzie jest średnio trzech kierowców czy nawet dwóch, to problem zaczyna być duży. Nikt nie oszacował jednoznacznie ani nie przedstawił ceny takiego szkolenia, w związku z tym bardzo różnie jest to wyliczane. Mówi się o 2 tys. zł, a nawet o 7 tys. zł za kurs – o takiej szaleńczej cenie też słyszałem. Ale nawet jeżeli przyjmiemy, że koszt szkolenia to 2 tys. zł, problem i tak jest duży.

Nie chciałbym tego wszystkiego czytać, bo państwo to pewnie otrzymaliście, ale jak byśmy zaczęli to przeliczać na pieniądze, to na chwilę obecną szacowane są następujące koszty (jeżeli coś się zmieniło, to proszę panów z komendy głównej o poprawienie mnie): w przypadku KGP – około 10.000 tys. zł, PSP około 7000 tys. zł, SG około 2000 tys. zł i BOR 250 tys. zł. Natomiast jeżeli chodzi o koszt szkolenia kierowców OSP, i to tylko tych będących w systemie, to licząc bardzo delikatnie, wyniósłby on 19.000 tys. zł w skali kraju. W tym stanie prawnym należy wskazać na ewidentną rozbieżność przepisów na poziomie ustawy z dnia 5 stycznia, polegającą na istnieniu obowiązku ukończeniu kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi jako jednej z przesłanek uprawniających do kierowania pojazdem uprzywilejowanym – tj. art. 106 ust. 1 pkt 4 ustawy oraz art. 135b tejże ustawy, który w stosunku do funkcjonariuszy i osób zatrudnionych m.in. w służbach podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych zawiesza do 4 stycznia 2013 r. jedynie obowiązek uzyskania zaświadczenia o ukończeniu kursu dla kierujących pojazdami. Natomiast nie czyni tego w stosunku do innych.

W naszej ocenie rozwiązaniem tego problemu jest pilna nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, niemniej kwestią wymagającą ustalenia jest też zakres tejże nowelizacji. I w odniesieniu do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi funkcjonariuszy i osób zatrudnionych w jednostkach podległych MSW wystarczającym zabiegiem jest uzupełnienie art. 135b o art. 106 ust. 1 pkt 4, dzięki czemu konieczność ukończenia kursu dla kierujących pojazdami nie będzie wymagana do dnia 4 stycznia 2016 r. Natomiast w zakresie OSP w celu uniknięcia konieczności ukończenia kursu należałoby wyłączyć, co do zasady, stosowanie art. 16 (wymagania w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi lub przewożącymi wartości pieniężne zgodnie z ustawą) i wprowadzić rozwiązania analogiczne do przedstawionych na wstępie i określonych w uchylonym art. 95a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które przewidywałyby jedynie wydawanie dla osób kierujących pojazdami uprzywilejowanymi OSP stosownych zaświadczeń przez właściwego wójta, burmistrza, prezydenta miasta po stwierdzeniu posiadania odpowiedniej kategorii prawa jazdy oraz aktualnych badań lekarskich i psychologicznych. Rozważenia wymaga także zastosowanie rozwiązania proponowanego dla OSP również wobec funkcjonariuszy i osób zatrudnionych w służbach podległych

Ministrowi Spraw Wewnętrznych, co pozwoli na uniknięcie zarzutu różnicowania podmiotów znajdujących się w analogicznej sytuacji faktycznej.

To tyle z mojej strony. Myślę, że problem jest czytelny, bo wiąże się z dosyć sporymi pieniędzmi, natomiast jak wynika ze statystyk wypadków drogowych, którymi dysponujemy, liczba wypadków spowodowanych czy z udziałem pojazdów uprzywilejowanych w stosunku do ogólnej liczby kolizji drogowych waha się w granicach błędu statystycznego, bo stanowią one po prostu jakiś niewielki promil tych wszystkich zdarzeń.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze. Pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

W art. 106 ustawy o kierujących pojazdami, która ostatnio budzi trochę emocji, mamy umocowanie kursów szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych. W związku z tym, że to obejmuje tylko zakres tematyczny wynikający z uprzywilejowania samochodów – patrzę na mojego dyrektora, żebym się za daleko nie zapędził – bo mowa o punkcie c, d czy którymś z wcześniejszych punktów, to zakładam, to jeżeli mówimy o potencjalnej inicjatywie – bo rozumiem, że w tę stronę idzie dyskusja – to albo należałoby zmienić brzmienie i przyjąć, że to wchodzi za 2, 3, 5 lat czy więcej, albo wykreślamy to w ogóle i uznajemy, że takich szkoleń nie potrzeba. Są dwie metody, nie wyobrażam sobie, żeby można było to zrobić inaczej. Albo wyrzucamy to, albo odsuwamy to w czasie, z tym że wchodzimy w materię ustawy, rozporządzeniem się tego nie załatwi.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dziękuję. Teraz pytania, proszę bardzo. Pani poseł Ozga, proszę.

**Poseł Krystyna Ozga (PSL):**

Na część moich wątpliwości pan minister już udzielił odpowiedzi, bo żeby zastanawiać się, czy jest zasadne, żeby nakładać takie obowiązki na kierowców pojazdów uprzywilejowanych, należałoby właśnie mieć informację, o której już pan minister mówił, jaki procent kolizji czy wypadków dotyczy pojazdów uprzywilejowanych i jakie będą koszty tych szkoleń. Ustawą nałożyliśmy obowiązki na samorządy, a doskonale wiemy, że w każdej gminie jest po kilka jednostek i po kilka albo kilkanaście samochodów. W każdej jednostce, która ma samochód uprzywilejowany, powinno być minimum dwóch kierowców, nie jeden – mówię o OSP. W związku z tym szkolenie będzie dotyczyło kilku albo kilkunastu osób w gminie. Skoro do tej pory obecnie obowiązujące prawo i zasady sprawdzały się i w świetle sytuacji czy zdarzeń ten zakres był wystarczający, to czy faktycznie to prawo, które będzie nakładało na kierowców pojazdów uprzywilejowanych dodatkowe obowiązki, a tym samym na wójtów, samorządy gmin, przyniesie nam oczekiwane korzyści? Na pewno kwalifikacje są istotne, ale my ciągle nakładamy obowiązki na OSP, które działają na zasadzie tzw. czynu społecznego, czyli społecznie. Wydaje mi się, że to jest nasza wina, czyli wina ustawodawcy, stosownej komisji czy posłów pracujących nad tą ustawą, którzy na etapie tworzenia prawa po prostu jakby nie dostrzegli tego problemu. Ale myślę, że dobrze, że dyskutujemy zanim ustawa wejdzie w życie, bo dzięki temu możemy zmienić i ułatwić służbę jednostkom działającym społecznie.

Koszt wyszkolenia. Mam pytanie do pan komendanta głównego, pan gen. Leśniakiewicza: jaki w pana ocenie byłby koszt wyszkolenia kierowcy?

**Poseł Mirosław Pawlak (PSL):**

Minister to powiedział.

**Poseł Krystyna Ozga (PSL):**

Ale to była kwota przybliżona, a myślę, że pan generał może podać bliższą informację, na podstawie dotychczasowych szkoleń. Myślę, że ten koszt będzie wyższy niż 2 tys. zł, o których mówił kolega poseł Siarka.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Od razu odpowiedź? Proszę, Tadziu.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Będę musiał opuścić państwa na 3, 4 minuty, bo Minister Finansów czeka.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Ale zaraz kończymy.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Chyba w końcu ułożyłem sobie w głowie ten stan prawny. Jak się w Rządowym Centrum Legislacyjnym wykokoszą, jak miałyby wyglądać szkolenia dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, to będziemy mieli zrzucony na głowę obowiązek przeprowadzania takich szkoleń, a raczej sfinansowania ich, bo przeprowadzać je będą jakieś instytucje komercyjne. Wobec tego staniemy w obliczu wydania pieniędzy, których nie mamy. W związku z tym wracam do swojej pierwotnej wersji, abyśmy nie czekali na to, aż RCL ustali, czy egzaminowanie ma być i w jaki sposób ono ma się odbywać, tylko albo to odepchnijmy, albo utnijmy. Nie ma innego wyjścia, możemy ganiać wokół własnego ogona, natomiast są tylko dwa wyjścia, i to raczej decyzja polityczna – nie wiem, czy nawet na tę salę – czy lepszym wyjściem jest odpychanie tego na *forever*, na jakieś 10 lat, czyli po prostu na nierealny termin, czy ucięcie w ogóle, skoro ten system do tej pory jakoś sobie dawał radę.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dziękuję. Proszę, pani przewodnicząca Prządka.

**Poseł Stanisława Prządka (SLD):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Myślę, że pan minister Jarmuziewicz zaproponował rozwiązanie, nad którym poważnie musimy się zastanowić, bo OSP, które działają głównie na terenie swoich powiatów – nie tylko, ale mówię zwłaszcza o tych, które są w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym i są wzywane do różnych akcji, do wspierania PSP – dotychczas funkcjonowały w tym wydaniu bardzo dobrze, radziły sobie z tymi pojazdami. Zaświadczenia, jakie dotychczas wydawał wójt, były wystarczające, bo nie było zdarzeń, a przynajmniej nie słyszeliśmy o groźnej skali czy rozmiarach takich zdarzeń, które wskazywałyby na potrzebę zmiany przepisów i wprowadzenia dodatkowych szkoleń i dodatkowych egzaminów, które pociągają za sobą ogromne koszty, jakimi byłyby obciążone gminy. Myślę, że jeśli chodzi o straże pożarne, to powinniśmy wycofać się z tych szkoleń i przywrócić brzmienie przepisu z poprzedniej ustawy, w myśl którego wójt gminy, burmistrz miasta będzie mógł wydawać odpowiednie zaświadczenia na podstawie danych, o których wspominał i wymieniał pan minister Rakoczy. I do tego według mnie powinniśmy wrócić, bo to było racjonalne rozwiązanie i dla straży, i dla gmin. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:**

Powiem dosłownie zdanie. Nie chciałbym oczywiście niczego sugerować ani do niczego namawiać, ale na podstawie praktyki powiem tak: zmiana ustawy była wynikiem przedłożenia poselskiego i myślę, że w tej chwili najszybszą ścieżką byłaby taka sama zmiana. Być może trzeba byłoby wyrzucić z ustawy cały ostatni rozdział i tyle.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

O tym samym rozmawiałem z panem ministrem Jarmuziewiczem i chciałem to na koniec zaproponować jako konkluzję. Zresztą rozmawiałem o tym też z panem posłem Siarkę, który ten projekt wnosił.

Proszę, panie pośle.

**Poseł Edward Siarka (SP):**

Pan przewodniczący ma propozycję, którą za chwilę przedstawi, więc nie będę się w tej sprawie wypowiadał. Chodzi o to, żebyśmy rzeczywiście taki projekt przedłożyli i wyszli naprzeciw problemowi, bo sprawa jest naprawdę bardzo, bardzo nośna społecznie. Co tydzień spotykam się w terenie z ludźmi ze środowiska strażackiego i oczywiście jako

poseł opozycyjny mógłbym powiedzieć byle co, ale staram się ten problem rozwiązać. A sprawa jest bardzo bulwersująca. Wszem i wobec zapowiadałem, że jest szansa na to, że uda nam się to zmienić. Gdyby rzeczywiście, panie przewodniczący, szło to w tym kierunku, że przygotowujemy projekt poselski, to całe środowisko na to czeka. To jest jedna sprawa.

Druga rzecz. Rozumiem, że pomysł dodatkowego szkolenia pojawił się w związku z wypadkowością, nadzwyczajnymi zdarzeniami, ale okazuje się, że wcale tak nie jest. Zastanawiam się, kiedy ostatnio na terenie mojego województwa doszło do zdarzenia na drodze z udziałem straży, samochodu uprzywilejowanego, i nie przypominam sobie. Doszło do zdarzenia w Pcimiu, ale w czasie trwania akcji, kiedy samochód ciężarowy wpadł na wóz strażacki – to było jedno – i ostatnio w gminie Piwniczna, gdzie samochód wpadł w przepaść, ale stoczył się w nią w trakcie prowadzenia akcji, a nie podczas jazdy. Są to więc zupełnie inne zdarzenia. Nie przypominam sobie też, aby Policja uczestniczyła w tego rodzaju zdarzeniach, a przecież często jeździ na sygnale. Tym bardziej że wykładnia prawa jest taka, że jeżeli dochodzi do konfliktu prawnego, to nawet jeżeli mamy do czynienia z pojazdem uprzywilejowanym, to w sądzie taki przypadek jest rozpatrywany pod kątem tego, czy były przestrzegane przepisy ruchu drogowego. Taka jest wykładnia prawa, więc po co mielibyśmy nakładać sobie aż takie rygory, które będą nas dużo kosztowały. W przypadku Policji policjant zostanie skierowany w czasie służby na szkolenie i zrobi je, ale gdzie indziej, zwłaszcza tam, gdzie są największe problemy finansowe, czyli w pogotowiu ratunkowym, OSP, może to naprawdę spowodować paraliż tych służb. Stąd moje wątpliwości, stąd podniesienie tego tematu, ale myślę, że to, co za chwilę zaproponuje pan przewodniczący, jest dobrym rozwiązaniem i damy temu radę. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dziękuję bardzo. Proponuję, aby powołać zespół, grupę ludzi dobrej woli, która przygotuje odpowiednie rozwiązanie. Wydaje mi się, że ten zespół mógłby się skupić wokół pana posła Edwarda Siarki, który jest znawcą tego tematu, pan poseł mógłby nim pokierować. Później na forum Komisji byśmy to przedyskutowali czy też przeprowadzili przez zespół ratownictwa.

**Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:**

My jesteśmy do dyspozycji.

**Poseł Edward Siarka (SP):**

Panie przewodniczący, proponuję, aby tym zespołem kierowała pani Krysia Ozga, tak będzie lepiej.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dobrze, jest na to zgoda?

**Poseł Krystyna Ozga (PSL):**

Może razem pokierujemy.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Moja propozycja jest taka: Krysia, Edward, dogadajcie się, a Komisja oczekuje, że przyniesiecie ten projekt, dobrze? Wiem, że jest kurtuazja, ale chodzi nam o skuteczność, podobnie jak w przypadku GOPR, WOPR i projektów górskich, które zrobiliśmy, mimo że ministerstwo rzucało nam kłody pod nogi… Ale nie pan minister.

**Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:**

Ministerstwo deklaruje jak najdalej idącą dobrą pomoc.

**Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):**

Dobrze, dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji, które zakończyło się dobrym konsensusem. Dziękuję bardzo, do widzenia.